



28 апреля в мире отмечается День охраны труда

➤➤➤ Подробности на стр. 2



Третий помощник капитана о своем образе жизни

➤➤➤ Подробности на стр. 3



Подборка брошенных судов по базе данных ITF

➤➤➤ Подробности на стр. 4

[www.stosur.ru](http://www.stosur.ru)



- Актуальные новости
- Список лицензированных крьюнговых компаний

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



[Maritime\\_newspaper.23](https://www.instagram.com/maritime_newspaper.23)

ПРОФСОЮЗНАЯ

№04/644  
Апрель 2021 года



Издается с августа 1992 года.  
Выходит 1 раза в месяц. Распространяется бесплатно.

16+

# МОРСКАЯ ГАЗЕТА

Информационный вестник Южной территориальной организации РПСМ

## Теплоход «Славянин» перешел под российский флаг



**Вступили в силу изменения в коллективный договор между судоходной компанией «АНШИП» и Южной территориальной организацией РПСМ. Они касаются парома «Славянин», сменившего флаг Танзании на российский триколор. Документ подписали генеральный директор компании Сергей Добряков и председатель первичной профорганизации Игорь Холявка.**

Экипаж судна состоит из 17 моряков, также на нем проходят практику кадеты. Сергей Добряков подчеркнул, что и до перефлагирования паром находился в бербоут-чартере у компании, поэтому работодатель и раньше производил за моряков все налоговые отчисления в соответствии

с требованиями российского законодательства. «Поэтому по сути для моряков на данном этапе изменится лишь то, что теперь они будут на постоянной основе трудоустроены в «АНШИП», как и все остальные работники», – добавил он.

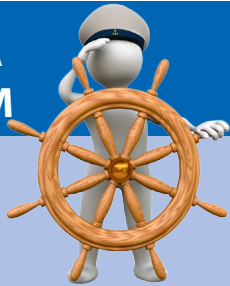
В свою очередь Игорь Холявка отметил, что постоянный найм несет для моряков ряд преимуществ. «В частности, формируется трудовой стаж, что играет важную роль для оформления пенсий», – прокомментировал председатель профкома ЮТО РПСМ.

Напомним, в прошлом году сотрудничеству компании «АНШИП» и Российского профсоюза моряков

исполнилось пять лет. За этот период сторонам удалось выстроить обратную связь практически по всем вопросам, в том числе, по негативным. Например, по итогам расследований несчастных случаев, в которых принимал участие профсоюз, работодатель проводил на предприятии определенные корректировки, чтобы не допустить повторения инцидентов. Другое важное направление – это реализация социально-культурной программы для членов профсоюза, сегодня она включает в себя пособие при рождении ребенка, материальную помощь в трудных жизненных ситуациях, организацию новогодних утренников для детей моряков.

– Также профсоюз помог оборудовать спортивные залы на двух сухогрузах – «Анатолий Сиденко» и «Владимир Захаренко», – отметил Сергей Добряков. – Кроме того, у нас в компании существует система нематериального премирования, когда особо отличившиеся работники и члены их семей получают путевки в пансионат в район Сочи, где в теплое время года они могут отдохнуть совершенно бесплатно по системе «все включено». Таким образом, вокруг компании формируется положительный имидж, а в ответ мы получаем «дивиденды» в виде ответственного отношения моряков к своей работе.

**ПАМЯТКА  
МОРЯКАМ**



Если несчастный случай все же произошел, вам необходимо:

- Доложить об инциденте начальнику на борту;
- Убедиться, что несчастный случай зафиксирован (в судовом журнале или любым другим документом на судне);
- Капитан должен известить о случае компанию, желательно приложить фотографии или видеосъемку места происшествия;
- Опрашиваются свидетели, составляется акт по форме N1;
- Проводится предварительное расследование на судне.

В профсоюзе напоминают: при наличии на судне коллективного договора у члена экипажа может быть право на дополнительную денежную компенсацию. Кроме того, наличие документа предполагает участие в расследовании несчастного случая на стороне моряка квалифицированных специалистов в области охраны труда.

# Safety comes first

**28 апреля во всем мире отмечается День охраны труда. Для экспертов РПСМ это лишней повод напомнить судовладельцам: нет ничего дороже человеческой жизни, а потому необходимо работать над снижением травматизма на морском транспорте.**

**Безопасность как знак качества**

– Травматизм на судах всегда был и по сей день остается актуальной проблемой: как бы не менялась судоходная отрасль, какими бы технологическими новинками не оснащались теплоходы, моряки все еще получают тяжелые увечья и погибают на борту судов, – говорит главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк. – Профсоюз объединяет в своих рядах более 77 тысяч моряков, которые работают на судах российских и иностранных компаний. И, как показывает практика, отношение к безопасным условиям труда везде складывается по-разному.

Так, крупные и социально ориентированные компании поддерживают безопасные условия труда и комфортное пребывание на борту членов экипажей на самом высоком уровне. «Как правило, моряки, работающие в этих компаниях, живут в одноместных (двухблочных) каютах, на борту есть сауна, бассейн, спортивная каюта, – продолжает Е. Хижняк. – Вдобавок к этому члены экипажей обеспечиваются удобной, комфортной спецодеждой, спецобувью и высокоэффективными средствами индивидуальной защиты органов дыхания, зрения. В РПСМ мы поддерживаем концепцию здорового образа жизни и помогаем доукомплектовывать спортивные каюты на судах партнеров тренажерами и спортивным инвентарем».

**Важно делать выводы**

Как председатель первички технический инспектор труда ЮТО РПСМ Игорь Холявка – среди тех, кто участвовал в оснащении спортзалов для моряков на нескольких российских судах. Он уверен: физические упражнения – это лучшее, что помогает морякам укрепить здоровье и отвлечься от судовой рутины. «Из-за сокращения количества членов экипажей растет уровень усталости, а, как известно, более 70% аварий на флоте связаны именно с человеческим фактором», – констатирует инспектор.

Представитель ЮТО РПСМ входит в состав различных комиссий по обеспечению безопасности труда на судах, в том числе – по расследованию несчастных случаев.



– При расследовании мы представляем сторону работника, и по моему наблюдению, такая консультационная поддержка имеет огромное значение для травмированного моряка, потому что он не остается с работодателем один на один, – говорит И. Холявка. – Комиссия

Это подтвердил и сам пострадавший. Комиссия ушла этот факт, вина моряка в инциденте была заметно снижена. В итоге он получил все положенные социальные выплаты, а также компенсацию в рамках действующего коллективного договора РПСМ. Более того, его даже трудоустроили на берегу».

**Инициатива наказуема**

Инспектор ЮТО РПСМ подчеркивает: нельзя халатно подходить к

«К безопасности нельзя относиться формально, потому что от соблюдения этих требований в какой-то момент может зависеть ваша жизнь».

**Игорь Холявка, техинспектор ЮТО РПСМ**

всегда запрашивает мнение профсоюза о степени вины пострадавшего члена экипажа. Естественно, мы стараемся максимально ее снизить, если на это есть законные основания.

Он вспоминает один из расследованных в пользу моряка случаев: «Во время швартовки на судне под российским флагом молодой матрос не дождался команды начать работы и совершил ряд ошибок, в результате которых он лишился нескольких пальцев руки. Казалось бы, вина моряка очевидна. Но ведь человек не может умышленно причинить вред своему здоровью! Мы стали искать причины, запросили метеорологическую сводку и выяснили, что в тот день было волнение на море.

вопросу безопасности. «Офицеры должны действовать согласно правилам, предупреждая инциденты, а рядовым нужно посещать все инструктажи, слушать и вникать во все, что говорят специалисты, – считает Игорь Холявка. – К этому нельзя относиться как к лишней формальности, потому что от соблюдения требований в какой-то момент может зависеть ваша жизнь и здоровье ваших коллег».

Он также обращает внимание моряков на строгое подчинение своим непосредственным руководителям на борту. «На флоте ничего нельзя делать без команды начальника, – говорит инспектор. – В противном случае вы рискуете своим здоровьем, как и произошло с нашим матросом».



В европейских водах за последние 3 года общий уровень травматизма снизился на 10%, а количество смертельных случаев сократилось на 40%

По данным Минтруда, в 75% случаев производственного травматизма виноват человеческий фактор



При участии технической инспекции труда ежегодно удается помочь травмированным морякам получить сотни тысяч долларов в качестве компенсации

## Отличился на практике

**Третьекурсник ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова получил благодарность от компании V.Ships за особое внимание к безопасности.**

Для будущего судоводителя Ивана Полторакипа это первая практика – и сразу в крупной судоходной компании. Имея высокий средний балл, он прошел отбор в V.Ships и в начале года ушел в свой первый рейс на новом танкере Midnight Glory.

Во время перехода из Новой Зеландии в Австралию практикант заметил, что плоты, оснащенные гидростатическим датчиком, не закреплены должным образом, и сообщил об этом старпому. Курсант понимал: при возникновении аварийной ситуации плоты могли бы не раскрыться.

Нарушение тут же устранили, а руководство компании оценило внимательность молодого человека: ему вручили грамоту и выдали денежную премию.

– Я совсем не удивлен, что Иван так отлично себя проявил, – прокомментировал командир роты Факультета эксплуатации водного транспорта и судовождения ГМУ Руслан Хоружий. – Он идет на красный диплом, очень вежливый, дисциплинированный, воспитанный. Иван сам выбирал, куда пойти на практику, у него очень высокий средний балл.

Руководитель Baltic Group International (Novorossiysk) Владимир Феоктистов рассказал, что ежегодно на судах компании V.Ships проходят практику более ста курсантов ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова. При этом, конечно, претендентов всегда больше. «Мы принимаем курсантов во все периоды их морских практик, и у тех, кто имеет высокий средний балл, шанс попасть в компанию, безусловно, выше», – отметил В. Феоктистов.



А проректор университета по конвенционной подготовке и филиалом Анастас Боран-Кешишьян подчеркнул, насколько важно значение практики в образовательном процессе: «Для этого в университете регулярно проводятся встречи будущих судоводителей, механиков и электромехаников с представителями ведущих судоходных компаний страны и мира, во время которых ребята могут задавать любые интересующие их вопросы, чтобы понять требования и условия будущей работы. На сегодняшний день у нас более 70-ти договоров с компаниями, на судах которых ребята проходят практику».

Среди них – новороссийские представительства крупнейших работодателей. Это BGI, BSM, Columbia Shipmanagement, Sovcomflot, Sunrise Marine Ltd., Thome Group, Wilhelmsen Marine Personnel и другие.



### Влюбленный в море

Он родился в морском городе и в морской семье. Отец Николая всю жизнь работает на судах «Новошип», поэтому сын бывал на пароходах еще ребенком и хорошо знал об изнанке профессии. «Помню, мне было примерно 6-7 лет, когда мы приехали навестить отца на пароход, и я впервые увидел работу изнутри, – вспоминает Николай. – Вся эта судовая атмосфера оставила очень сильное впечатление, именно тогда я и решил, что буду тоже работать в море».

В первый рейс практикантом Николай ушел на танкере NS Lotus в 2014 году, через два года на вторую практику попал на знаменитый Svet. «Как



Вторую практику повезло пройти на супертанкере Svet – первого в истории российского торгового флота танкера типоразмера VLCC дедвейтом 320000 тонн

только поступил учиться, сразу стал думать о том, что хочу работать в СКФ, – рассказывает моряк. – После практики я еще сильнее укрепился в своем решении стать офицером торгового флота, потому что я получил массу новых знаний и положительных впечатлений, которые пронесу через всю жизнь».

В 2017 году Николай пришел в СКФ уже дипломированным специалистом и после прохождения проверки знаний оказался в экипаже танкера

## «Для меня это образ ЖИЗНИ»

**Член ЮТО РПСМ, третий помощник капитана танкера Tuchkov Bridge Николай Мажаев рассказывает о любимой работе.**

NS Commander. «Первый рейс в должности был, наверное, самым трудным, – вспоминает молодой специалист. – Большую поддержку мне оказали опытные коллеги, которые подсказывали и советовали. Вообще я нашел много друзей среди моряков».

### Один минус

– Сложно сказать, что конкретно мне нравится в профессии, – продолжает Николай Мажаев. – Потому что для меня это, скорее, образ жизни, а не просто работа. И именно этот образ жизни мне очень нравится. С раннего детства я мечтал стать моряком, поэтому я даже не представляю, кем бы еще мог быть. Но я уверен, что в любом случае моя жизнь и работа была бы связана с морским флотом.

За те несколько лет, что Николай работает на торговых судах, он научился ценить время и грамотно им распоряжаться. «Конечно, я хочу расти по карьерной лестнице, ребенком я мечтал сразу стать капитаном! – смеется Николай. – Сейчас я понимаю, что это длинный путь, но приложу максимум усилий для того, чтобы продолжать повышаться в должности».

Единственным негативным фактором в своей профессии Николай называет

длительную разлуку с семьей. Дополнительно изоляция усугубляется отсутствием возможности схода на берег, что стало особенно актуально в пандемию. «Думаю, в целом сход на берег действительно имеет большое значение для морально-психологического состояния членов экипажа, – рассуждает новороссиец. – Однако сам я уже давно не выхожу в портах, и это не связано с карантинными ограничениями. Последний мой сход на берег был еще



Танкер Tuchkov Bridge – нынешнее место работы третьего помощника Мажаева

в должности четвертого помощника. Теперь в портах мы стоим вахту со вторым помощником б/б, поэтому времени банально не хватает, ведь надо еще успеть отдохнуть».



### Тысяча фунтов за одну фотографию

**Фонд помощи морякам ITF дал старт новому конкурсу фотографий.**

До 1 мая любой моряк может принять участие в фотоконкурсе Out of sight not out of mind и выиграть 1000 фунтов стерлингов. Тема конкурса очень обширная – моряки и их работа.

Для участия необходимо прислать до трёх изображений хорошего качества (разрешение не ниже 300 dpi), на которых запечатлены вы или ваши коллеги, и небольшое описание – до 200 слов на английском или родном языке. Кроме победителя, организаторы отберут 39 фотографий для публикации их в специальном издании фонда. Авторы отобранных снимков получают по 100 фунтов.

Отправить фотографии можно, заполнив специальную форму на сайте фонда: <https://seafarerstrust.org>



В прошлом году фонд уже проводил подобное соревнование. Тогда темой конкурса объявили пандемию и ее влияние на моряков. На суд жюри Still at Sea были представлены около трех тысяч красивейших фотографий.

В результате нового конкурса Out of sight not out of mind организаторы планируют выпустить специальное лимитированное издание, в которое войдут портреты моряков с весьма объемными подписями. Книга будет представлена влиятельным морским организациями.

– Работа моряков находится вне нашего поля зрения, но они всегда в наших мыслях, – говорят организаторы фотоконкурса.

## Экскурсионная программа для членов ЮТО РПСМ

**Состоялась вторая в текущем году экскурсионная поездка для моряков-членов ЮТО РПСМ и береговых работников ПАО «Новошип». В марте на праздничные дни активистами профкома был организован семейный тур в пансионат «Урал» в Анапе. Напомним, членам ЮТО РПСМ компенсируется половина стоимости.**

– Это был самый лучший подарок, о котором могут мечтать женщины в эти праздничные дни, – написала в профком Нина Савельева. – Прекрасные условия проживания и питания, бассейн с морской водой, шикарный банный комплекс, очень насыщенная развлекательная программа, даже не смогли попасть на все мероприятия, которые предлагались.



– Благодарим за прекрасную поездку в Анапу, понравилось все очень, и условия проживания, и питание, и организация досуга, – поделилась впечатлениями Наталья Кудлай. – Мы были в восторге от концерта участников шоу «Голос». Из банного комплекса с открытым бассейном просто не хотелось выходить. Очень внимательный персонал. Хотим еще!



– Поездка оставила самые приятные впечатления, – отметила Наталья Пушкина. – Спасибо профкому за такой подарок к празднику!

**А вот отзыв супруги старшего механика компании Columbia Shipmanagement Дмитрия Чавдарь Натальи, которая поехала на отдых вместе с семьей:**

– При поддержке профсоюза моряков мы посетили пансионат «Урал» в Анапе. Нам с детьми очень понравилась экскурсионная программа. Купались в теплом бассейне с морской водой, была отлично организована детская анимация и множество разнообразных развлекательных программ: аквагим, настольные игры, детские клубы, просмотр мультфильмов, театрализованные представления, вечерние шоу-программы для детей и взрослых. Выходные прошли прекрасно. Большое спасибо профсоюзу моряков и всем организаторам.



# Восемь брошенных пароходов, о которых забыли владельцы

Lloyd's List сообщил о взрывном росте случаев оставления моряков. По данным издания, количество брошенных судов за прошедшую зиму достигло 30% от показателя за весь «кризисный» 2020 год. В прошлом году было зафиксировано по меньшей мере 76 случаев оставления экипажей без средств к существованию – это затрагивает интересы более тысячи моряков. В свою очередь цифры за 2020 год вдвое превышают данные за 2019 год.

Международная федерация транспортных рабочих создала открытую базу данных судов, которые согласно классификации Сводной конвенции о труде в морском судоходстве (MLC) считаются брошенными своими владельцами. В ITF подчеркивают: это происходит, когда судовладелец отказывается нести расходы по репатриации моряков или по снабжению и не выплачивает зарплату более двух месяцев.



## Блеск и нищета Арабского мира

«Дело Иба тянется с 2017 года, – рассказывает газете The Guardian координатор сети ITF в арабских странах Мухамед Араччеди. – На борту до сих пор остаются пятеро моряков, они надеются получить свои деньги. Судно село на мель недалеко от пляжа. Туристыкупаются, отдыхают, не подозревая о том, что неподалеку от них вынуждены выживать моряки».

Командир на борту – старший механик из Мьянмы Nay Win. Дома у него жена и двое детей. Сыну пришлось бросить учебу в университете, нечем было платить. Дочь не может оплатить лечение. «Ситуация дома сложная, и из-за пандемии, и из-за политической обстановки, – говорит стармех. – Даже если я решу уехать с судна, мои документы все ещё остаются у бывшего работодателя, а как сейчас, в условиях военного переворота, сделать новые?»

Владелец Иба – некогда крупная компания Alco Shipping. Ее руководитель сейчас находится под следствием за мошенничество, компания объявлена банкротом. Он лишь разводит руками: рад бы помочь морякам, но нечем.

## Имя нарицательное

Шесть судов, брошенные некогда крупной судоходной компанией Palmali, стоят в Стамбуле. «Больше девяти месяцев моряки не могли уехать домой, потому что турецкие портовые власти отказывались давать на это разрешение, – говорит координатор инспекции ITF Стив Трисудейл. – Моряки находились в полном отчаянии, у них не было даже еды и воды! На некоторых судах закончилось топливо, и людям приходилось жить в темноте».

Один из таких пароходов – Lerik, экипажу которого не платили почти два года. «В течение 2020 года страховая компания менялась трижды, и каждый новый страховщик перекладывал ответственность на предыдущего», – пояснил Трисудейл.

В общей сложности Palmali должна морякам более 3 миллионов долларов.



## Год без зарплаты



В конце прошлого года судовладелец бросил у берегов Китая теплоход New Orion. Он просто перестал выходить на связь с экипажем. Моряки на борту от года до двух. Общая сумма задолженности, по данным ITF, составляет 330 тысяч долларов.



## Филькины граммоты

Одним из самых тяжелых и запутанных дел 2020 года в ITF называют ситуацию на борту Onda. Судно брошено у берегов Камеруна, моряки больше года не получают зарплату. Компания Amin Shipping пыталась склонить членов экипажа подписать липовые ведомости якобы об отсутствии претензий к работодателю. Одновременно с проблемами с выплатами начались перебои с поставками продовольствия. Моряки питаются рыбой и пьют дождевую воду.

## «Ни разу не платили»

На брошенном у берегов Ирана Baltic Pearl моряки зарплату не получали еще ни разу. Большинство из них на борту больше года, и за этот срок накопилась огромная задолженность. Сейчас ведутся переговоры со страховщиком о репатриации и погашении задолженности хотя бы частично.



## Голодовка как способ спасти родных

Шестеро моряков с теплохода Ula, брошенного у берегов Кувейта, в отчаянии объявили голодовку. Таким способом они надеялись заставить судовладельца выплатить им задолженность по зарплате за год и репатриировать. «Некоторые члены экипажа находятся на борту около двух лет, – говорит нидерландский инспектор ITF Koen Keehnen. – Они начали голодовку, чтобы их семьи не голодали. И это не единственный вопиющий случай. Идет какой-то вал обращений, на моей памяти такого массового оставления моряков еще не было».



## Еще один «антигерой»

Панамский флаг является, пожалуй, самым популярным флагом на «проблемных» судах. Конкуренцию ему может составить разве что флаг Мальты – под ним ходили пароходы Palmali, брошенные теперь по всему миру. Почти год на борту Ali Veu, оставленного в Румынии, идет противостояние моряков и судовладельца. Последний не реагирует на обращения и запросы, экипаж поддерживают благотворительные организации. «На борту нет еды, на исходе топливо, – рассказал инспектор ITF в Румынии Адриан Михальчиу. – О положении на судне извещены государство флага, представители PSC, судовладелец, но он не реагирует». Задолженность по зарплате составляет более 200 тысяч долларов.



В ITF подчеркивают: в некоторых случаях решать подобные проблемы помогают поправки к конвенции MLC о финансовых гарантиях перед моряками в случае банкротства компании. Кроме того, огромное значение играет участие администрации флага в разрешении трудового конфликта на борту.

**Учредитель и издатель —**  
Южная территориальная организация РПСМ. Свидетельство о регистрации ПИ №10-5507 выдано 09.02.2004 г. Южным окружным межрегиональным территориальным управлением МПТР России.

**Адрес редакции и издателя:**  
353900, г. Новороссийск, ул. Победы, 16-б.  
Тел./факс (8617)61-38-44, 61-18-05.  
E-mail: info@stosur.ru  
Газета отпечатана в типографии ООО «Агентство «Кавказинтерпресс».  
Адрес типографии: 355000, г. Ставрополь, пр. Трудовой, 14, тел.: (8652) 24-88-65.  
Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 700 экз.

**Главный редактор Соколова Н.**

## Дело закрыто

По итогам 2020 года Объединенные Арабские Эмираты стали местом, где судовладельцы чаще всего бросали моряков. Именно в порту ОАЭ началась история брошенного экипажа теплохода UNSM Power. В ноябре 2020 года смешанная команда судна обратилась в ITF. Оказалось, что работодатель задолжал морякам около 60 тысяч долларов. К разрешению ситуации подключились портовые власти, страховщик, администрация флага и Международная организация труда. Конфликт удалось погасить достаточно быстро, моряки получили свои деньги в полном объеме и вернулись домой. Судно сменило название и перешло к новому собственнику.

